

# PMUS DEL MUNICIPIO DE BREÑA BAJA

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE



electromovilidad  
canarias  
movilidad sostenible



# ÍNDICE GENERAL

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE

## Índice

0.- Introducción.....	13
0.1.- Presentación del PMUS.....	13
0.2.- Descripción del municipio .....	14
0.3.- Hacia un desarrollo sostenible.....	17
0.4.- ¿Qué es la movilidad sostenible? .....	18
0.5.- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) .....	23
1.- Memoria justificativa.....	28
1.1.- Necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible .....	28
1.2.- Metodología de desarrollo del PMUS .....	31
1.3.- Peticionario .....	34
1.4.- Equipo redactor.....	34
1.5.- Actuaciones elegibles.....	35
1.6.- Planes sectoriales.....	38
2.- Objetivos del plan .....	42
2.1.- Objetivos generales .....	42
2.2.- Objetivos específicos .....	44
3.- Antecedentes .....	47
3.1.- Prediagnóstico .....	47
3.2.- Desarrollo de proyectos.....	48

3.3.- Plan de Movilidad Sostenible del Cabildo Insular de La Palma (2015) .....	49
3.3.1.- Informe diagnóstico.....	50
3.3.2.- Plan Estratégico de Actuaciones.....	51
3.3.- Plan director de Eficiencia Energética del Cabildo Insular de La Palma (2015). .....	55
3.3.1. Alcance.....	55
3.3.2.- Beneficios.....	57
3.4.- EDUSI Cantón Verde (2017) .....	58
3.4.1.- Plan de implementación de la estrategia.....	60
4.- Análisis socioeconómico .....	64
4.1.- Análisis de la movilidad en Canarias .....	64
4.2.- Marco territorial.....	65
4.3.- Parque de vehículos automóviles .....	66
4.4.- El modelo turístico de Canarias .....	69
4.5.- Tendencias de la movilidad en Canarias .....	75
4.5.1.- La mejora de la accesibilidad como factor inductor de la movilidad.....	75
4.5.2.- La movilidad en el contexto físico y socioeconómico de Canarias .....	75
4.5.3.- Indicadores de movilidad.....	78
4.5.4.- Tiempos de transporte .....	79
4.5.5.- Factores de ocupación .....	79
5.- Análisis sociológico .....	81
5.1.- Análisis sobre hábitos y necesidades en movilidad de la población.....	81

5.2.- Encuesta de hábitos y opiniones sobre movilidad de la población. ....	83
5.3.- Mesas de debate. ....	91
5.3.1.- Mesa de debate sobre la movilidad sostenible.....	92
5.4.- Conclusiones. ....	102
6.- Análisis y diagnóstico por sectores de la movilidad en el municipio.....	104
6.1.- Tráfico y Red Viaria .....	104
6.1.1.- Intersecciones poco fluidas .....	106
6.1.2.- Elementos mal diseñados .....	111
6.1.3.- Pavimentación.....	112
6.1.4.- Reductores de velocidad.....	114
6.1.5.- Iluminación .....	115
6.1.6.- Señalización.....	120
6.2.- Estacionamiento .....	121
6.2.1.- Política municipal .....	124
6.3.- Transporte público .....	125
6.3.1.- Calidad del servicio .....	129
6.3.2.- Líneas principales .....	130
6.3.3.- Información dinámica .....	131
6.3.4.- Accesibilidad .....	131
6.4.- Movilidad peatonal.....	138
6.4.1.- Itinerarios concurridos.....	141

6.4.2.- Seguridad.....	141
6.4.3.- Señalización.....	142
6.4.4.- Elementos mal diseñados o concurridos.....	143
6.5.- Movilidad escolar.....	145
6.5.3.- Evaluación de la situación del sector.....	150
6.6.- Movilidad ciclista.....	153
6.6.1.- Carriles bici.....	156
6.6.2.- Usuarios.....	171
6.6.3.- Infraestructuras.....	174
6.6.3.8.- Red de Ciudades por la Bicicleta.....	188
6.6.5.- Evaluación de la situación del sector.....	189
6.7.- Distribución de mercancías.....	190
6.7.1.- Aparcamientos específicos.....	192
6.7.2.- Infraestructuras compartidas.....	193
6.7.3.- Regulación específica.....	193
6.7.4.- Evaluación de la situación del sector.....	195
6.8.- Integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y espacios ciudadanos.....	197
6.8.1.- Espacios específicos para movilidad sostenible.....	202
6.8.2.- Propuestas.....	203
6.9.- Calidad ambiental y ahorro energético.....	204
6.9.1.- Intensidad del ruido.....	205

6.9.2.- Intrusión visual .....	212
6.9.3.- Áreas de congestión.....	213
6.9.4.- Calidad del aire .....	214
6.9.5.- Red Española de Ciudades por el Clima.....	219
6.10.- Accesibilidad .....	221
6.10.1.- Espacios.....	224
6.10.2.- Servicios públicos.....	226
6.10.3.- Edificios .....	227
6.11.- Seguridad Vial.....	228
6.11.1.- Accidentes.....	228
6.11.2.- Iluminación .....	229
6.11.3.- Horas punta.....	234
6.12.- Fomento de buenas prácticas en materia de movilidad.....	235
6.12.1.- Políticas municipales.....	237
6.13.- Oficina de movilidad.....	239
6.13.1.- Actuaciones.....	241
6.13.2.- Evaluación de la situación del sector .....	242
6.14.- Puntos de recarga para vehículos eléctricos .....	243
6.14.1.- Infraestructuras .....	248
6.14.2.- Políticas.....	250
6.14.3.- Evaluación de la situación del sector .....	251

6.15.- Fomento del uso del vehículo eléctrico.....	252
6.15.1.- Actuaciones.....	254
6.15.2.- Políticas.....	255
6.15.3.- Evaluación de la situación del sector .....	256
6.16.- Smart mobility .....	259
6.16.1.- Infraestructuras .....	260
6.16.2.- Servicios.....	260
7.- Plan de actuación.....	268
7.1.- Tráfico y Red Viaria .....	268
7.1.1.- Intersecciones poco fluidas .....	270
7.1.2.- Elementos mal diseñados .....	272
7.1.3.- Iluminación .....	274
7.2.- Estacionamiento .....	278
7.2.1.- Políticas municipales.....	279
7.3.- Transporte público .....	286
7.3.1.- Calidad del servicio .....	287
7.3.2.- Líneas principales .....	289
7.3.3.- Información dinámica .....	290
7.4.- Movilidad peatonal.....	292
7.4.1.- Recorridos peatonales .....	293
7.4.2.- Seguridad.....	294

7.5.- Movilidad escolar .....	295
7.5.1.- Infraestructuras .....	296
7.5.2.- Promoción de la movilidad escolar peatonal o ciclista .....	301
7.6.- Movilidad ciclista.....	303
7.6.1.- Carriles Bici .....	304
7.6.2.- Usuarios .....	307
7.6.3.- Infraestructuras .....	309
7.7.- Distribución de mercancías.....	311
7.7.1.- Aparcamientos específicos.....	312
7.7.2.- Infraestructuras compartidas .....	313
7.7.3.- Regulación específica .....	314
7.8.- Integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y espacios ciudadanos.....	317
7.8.1.- Espacios específicos para movilidad sostenible.....	318
7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético .....	320
7.9.1.- Intensidad del ruido.....	321
7.9.2.- Intrusión visual .....	323
7.9.3.- Calidad del aire .....	325
7.9.4.- Red Española de Ciudades por el Clima.....	327
7.10.- Accesibilidad.....	331
7.10.1.- Espacios.....	332
7.10.2.- Servicios.....	335

7.11.- Seguridad Vial.....	337
7.11.1.- Accidentes.....	338
7.11.2.- Iluminación.....	341
7.12.- Fomento de buenas prácticas en materia de movilidad.....	345
7.12.1.- Políticas municipales.....	346
7.13.- Oficina de movilidad.....	355
7.13.1.- Actuaciones.....	356
7.14.- Puntos de recarga para vehículos eléctricos.....	358
7.14.1.- Infraestructuras.....	359
7.14.2.- Políticas.....	362
7.15.- Fomento del uso del vehículo eléctrico.....	364
7.15.1.- Actuaciones.....	365
7.15.2.- Políticas.....	370
7.16.- Smart mobility.....	377
7.16.1.- Infraestructuras.....	378
7.16.2.- Servicios.....	380
8.- Aforos de tráfico y ahorro de emisiones.....	384
8.1.- Cálculo de emisiones en el municipio de Breña Baja.....	386
8.1.1.- Datos de partida.....	386
8.1.2.- Situación actual.....	387
8.1.3.- Nueva situación (2026).....	388

8.1.4.- Consumo de energía expresado en términos de energía final.....	389
8.1.5.- Costes de energía expresado en términos de energía final .....	389
9.- Difusión .....	391
9.1.- Objetivos.....	391
9.2.- Acciones de difusión .....	392
10.- Indicadores y seguimiento.....	394
10.1.- Indicadores de cumplimiento .....	394
10.2.- Indicadores de productividad (o impacto) .....	395
11.- Fuentes y referencias bibliográficas .....	413

# INTRODUCCIÓN

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE

## **0.- Introducción**

### **0.1.- Presentación del PMUS**

Breña Baja es un municipio español perteneciente a la provincia de Santa Cruz de Tenerife, Canarias. Está situado en el este de la isla de La Palma. Su altitud máxima es de 1800 metros sobre el nivel del mar y una longitud de costa de 7,28 km. Limita al norte con el municipio de Breña Alta, al sur con Villa de Mazo, al oeste con El Paso y al este con el Océano Atlántico.

Breña Baja es un Municipio eminentemente turístico donde el sector servicios domina mayoritariamente la economía local. Si bien el sector primario tienen un significativo peso con el monocultivo del plátano, el futuro incierto de ese cultivo ha hecho apostar por el desarrollo de un modelo turístico acorde al desarrollo sostenible de la isla de La Palma y de sus realidades medioambientales. El máximo desarrollo económico de Breña Baja, en cuanto a número de empresas y comercios se centra en la zona turística de Los Cancajos, mientras que por volumen de negocio destaca la zona industrial URPAL (El Fuerte). La importancia del sector turístico es evidente en el desarrollo económico de Breña Baja, la zona de mayor concentración es Los Cancajos. Impera mayoritariamente el turismo alemán, seguido en importancia por el holandés y peninsular. La importancia de este sector para la economía del municipio se hace patente en el paulatino desarrollo de plazas alojativas y oferta de servicios de bares, cafeterías y restaurantes. El número total de servicios gastronómicos en el municipio representa un 7,47% del total de toda la isla de La Palma. Por otro lado el número de plazas alojativas actualmente representa un 37,06% del total de la isla.

Es importante resaltar el hecho de que si exceptuamos las cosmopolitas Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane, ha sido Breña Baja uno de los municipios en los que su población más se ha incrementado en los últimos cien años, circunstancia que se ha visto favorecida por el crecimiento que ha experimentado su economía, sobre todo en el sector servicios.

El municipio de Breña Baja tiene, por sus características territoriales y socioeconómicas, la necesidad de contar con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible actualizado, el cual comienza por una caracterización de la localidad, mediante la cual y con carácter introductorio, identifica sus principales problemas a partir de datos fiables. Tras esta cuantificación, el trabajo se centra en estudiar de manera analítica e integrada el municipio para establecer un diagnóstico de su situación. Por último se establece una estrategia concreta para cada Plan Sectorial, conformada por un conjunto de actuaciones determinadas que permitan optimizar la movilidad urbana en el municipio.

## 0.2.- Descripción del municipio

Breña Baja está formada por ocho Barrios que son:

**Los Cancajos**, se encuentra en la costa oriental de La Palma. Habiendo sido en un principio un pequeño pueblo de pescadores, a partir de la década de los 70 del siglo XX se comenzó a desarrollar el turismo. Actualmente es, junto con Puerto Naos, el principal destino turístico de la isla, habiendo varios hoteles y edificios de apartamentos. Posee una playa compuesta por pequeñas calas de arena negra, con 400 metros de largo y 35 metros de ancho.

**San José**, es el núcleo poblacional del Municipio situado a 300 m. de altitud; se halla atravesado por el Barranco de Amargavinos y en torno a sus calles se dispone un pueblo nuevo donde discurren apaciblemente las vidas de sus moradores. La antigua iglesia de San José eleva su singular espadaña como testigo de una arquitectura del pasado. De su primitiva fábrica poco resta; la original ermita de 1637 fue ampliada en posteriores centurias y actualmente está declarada Bien de Interés Cultural. Sus campanas aguardan silenciosas volver a tañer cuando los muros y tejados sean restaurados.

Entre tanto, desde 1973, un nuevo templo, muy cerca del anterior, acoge un conjunto de imágenes de gran belleza veneradas por los fieles de la localidad. La talla creada en el siglo XVII del patrón San José convive junto a la imagen de candelero de La Virgen del Rosario, patrona del Municipio. Junto al moderno Ayuntamiento se encuentra el conjunto escultórico dedicado a las madres, en el que madre e hijo reposan en un lecho pétreo común. En los alrededores de San José se alzan majestuosas varias haciendas edificadas en otros tiempos. Importantes familias de la Capital fijaron en tierras breñuscas las residencias de verano; en ellas disfrutaban del campo y del buen clima de la zona. La casa Fierro Torres y Santa Cruz, del siglo XVIII (Bien de Interés Cultural), es un claro ejemplo. Sus viejos muros deteriorados nos muestran las formas de construcción de la época y cuenta con una era, lagar, aljibe y numerosos huertos que rodean el edificio.

**La Montaña**, es un cono volcánico antiguo formado potencialmente de piroclastos (pequeños fragmentos de proyección volcánica). Su silueta redondeada se divisa desde lejos y en su cima, a 565 m. de altitud, existe un bello mirador del que se ven amplias panorámicas desde el mar hasta las cumbres. En este lugar se colocó una cruz con motivo de la entrada en el siglo XX, en 1901. La vegetación con abundancia de faya, brezo, helechos... crece en torno a este hito geológico; en sus faldas se localiza un centro recreativo y de acampada que por su proximidad a los centros neurálgicos de la Isla hace que sea altamente frecuentado. Hacia el

monte podremos observar antiguas casas de labranza junto a restos de muros de piedra que parcelaban un territorio dedicado, en otros tiempos, a cultivos de secano.

Desde principios del siglo XVI, la comarca de las Breñas se convirtió en una de las mejores zonas vinícolas de la isla. En 1560, Thomas Nichols decía que "los mejores vinos de La Palma se crían en un cantón llamado Breña que produce todos los años mil doscientos barriles de malvasía; y es de la misma fertilidad en frutas y granos".

En esta época era constante la distinción territorial entre la Breña de Arriba y la Breña de Abajo. Así pasaron los años hasta que llegó 1634, año en el que ambos pueblos estuvieron unidos en una sola jurisdicción conocida como las Breñas, con su alcalde pedáneo nombrado por el Cabildo del Antiguo Régimen. La división de los dos pueblos, denominados Breña Alta y Breña Baja, fue establecida por acuerdo de la Justicia de la isla en auto que lleva fecha de 20 de noviembre del citado año, a petición de los vecinos de esta localidad.

La división trajo consigo una confrontación cuando llegó el momento de repartir el pósito, que había sido fundado por los vecinos de ambas localidades para repartir en tiempo de sementera a los labradores pobres y en los de sequía y escasez para todos los vecinos sin excepción. Por esa razón y en la citada fecha intervino el magistrado con residencia en La Palma, disponiendo que se dividiese el caudal de dicho establecimiento por mitad entre ambos pueblos, correspondiendo a cada parte 3.750 reales antiguos, con lo que en apariencia quedó zanjada la cuestión a satisfacción de todos.

Por la misma razón, la Montaña de la Breña y sus alrededores fue motivo igualmente de una disputa entre los vecinos de la comarca, pues el Cabildo la había reservado como zona comunal de pastos "y cuyas usurpaciones -narra Juan B. Lorenzo- le costó a la Corporación muchos y muy costosos pleitos". Por dicha razón, el Cabildo cedió dicha montaña a la Sociedad Económica de Amigos del País, para que invirtiese los beneficios de los productos en gastos de secretaría y otros que fuesen necesarios. La Sociedad Económica apeló al Supremo Consejo de Castilla pidiendo la real aprobación de esta data para verificar su propiedad, la cual no llegó a confirmarse, razón por la cual la citada montaña, después de la constitución de los municipios, siguió en posesión del ayuntamiento de Breña Baja.

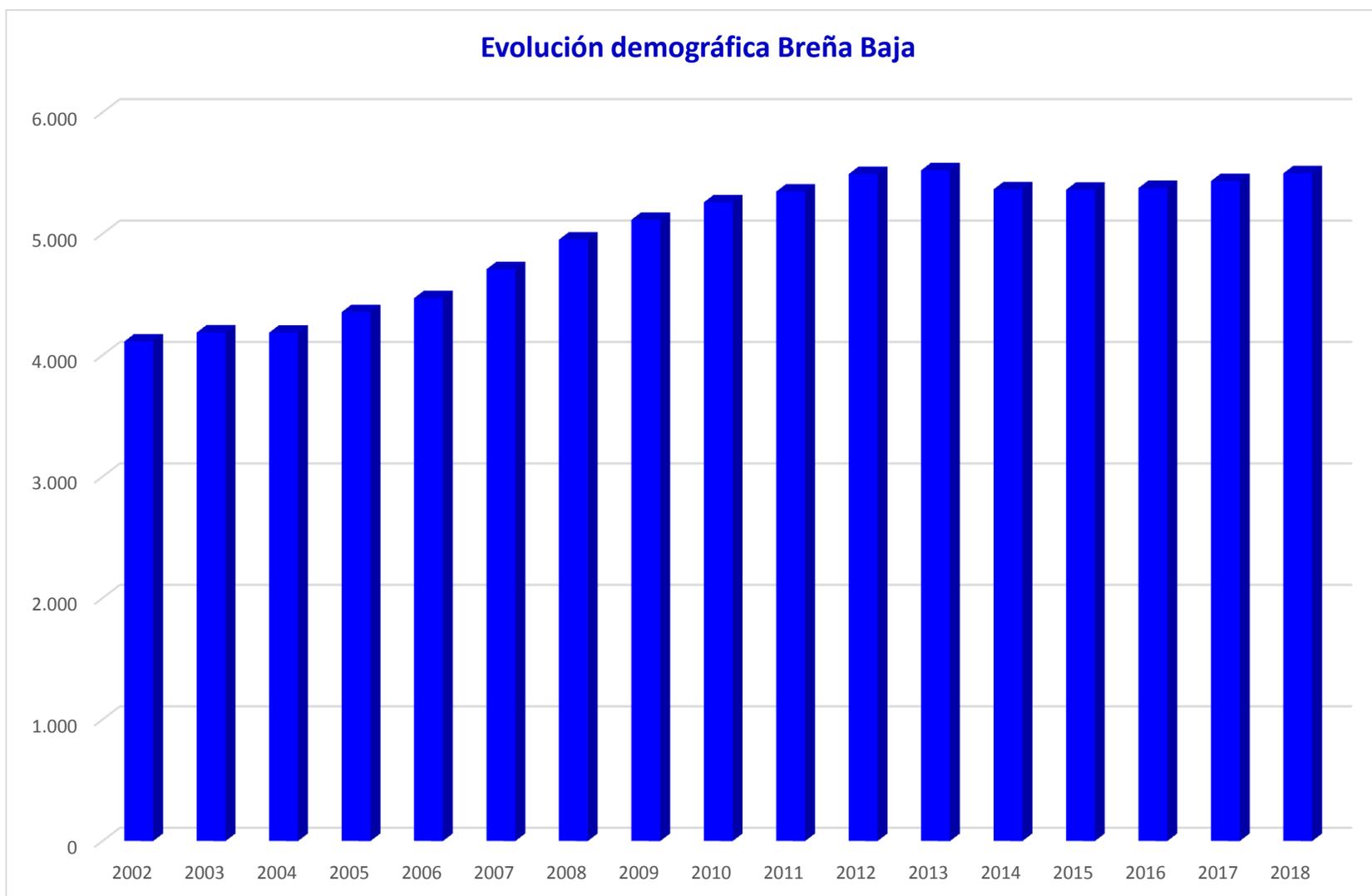


Figura 1: Evolución demográfica hasta 2018

### 0.3.- Hacia un desarrollo sostenible

El término sostenibilidad, o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad. El término de desarrollo sostenible, definido como aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones, fue lanzado por el libro “Nuestro Futuro Común” (coloquialmente conocido como *Informe Brundtland*), presentado en 1987 por la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo de la ONU.

El desarrollo sostenible consiste, por tanto, en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente. El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

El transporte facilita la movilidad y accesibilidad de las personas para el desarrollo de sus actividades, pero produce impactos adversos sobre el medio ambiente, la salud, la seguridad y, en general, la calidad de vida. Lograr y preservar la mayor y mejor calidad de vida para todas las personas, en el presente y en el futuro, se convierten en un gran reto en la prestación de servicios sociales, económicos y ambientales básicos, sin agotar los recursos naturales y minimizando los impactos negativos de cada actividad humana sobre el medio.

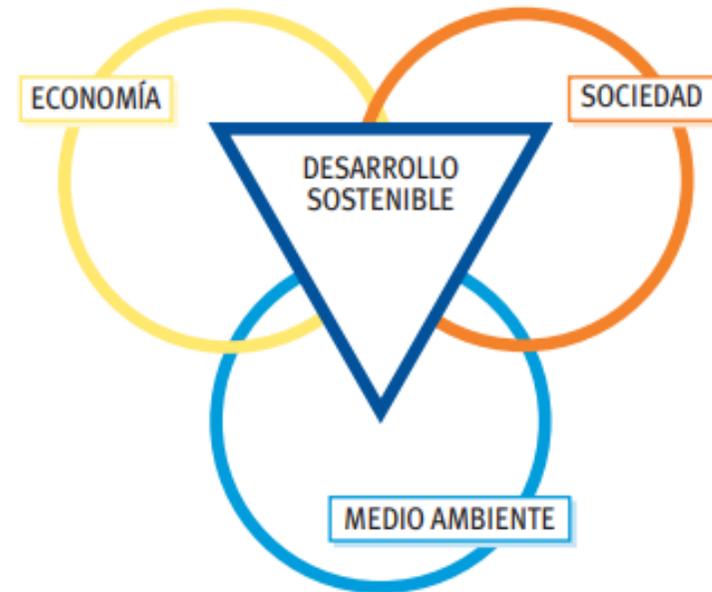


Figura 2: Diagrama del desarrollo sostenible

Los hábitos actuales en materia de movilidad se caracterizan principalmente por una tendencia expansión urbana continua y una desconexión de las zonas de residencia con los núcleos de actividad económica, lo que genera una dependencia creciente del vehículo privado, redundando en un incremento del consumo de espacio y energía, amén de un impacto medioambiental que ponen de relieve la necesidad de lograr prácticas de movilidad bien concebidas que sean menos dependientes de los combustibles fósiles. Para lograrlo es necesario habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre los diferentes agentes intervinientes (ciudadanos, representantes de la sociedad civil, agentes económicos y administraciones públicas) para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

#### **0.4.- ¿Qué es la movilidad sostenible?**

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente a la forma en que nos desplazamos. La movilidad en la actualidad se caracteriza por unos patrones más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización. Los aspectos clave de esta evolución son los siguientes:

- La expansión urbana incrementa las distancias físicas entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos), favorece las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso y, por tanto, aumenta la fragmentación del territorio y la dependencia del vehículo particular. Se está pasando de un modelo de ciudad denso y compacto, en el que los servicios son atendidos dentro de las áreas urbanas principales, a un modelo disperso de zonificación a ultranza, en el que la distancia entre destinos es muy superior y donde la utilización del vehículo privado es casi imprescindible para satisfacer las necesidades.
- Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la relocalización de las actividades empresariales, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas. Además, los viajes diarios al trabajo se combinan con otra serie de actividades (compras, cuidado de los niños, educación) en ubicaciones muy distantes.

- El individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte privado por carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.
- Esto se resume en una migración continua de población y de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad. El desarrollo comercial de las zonas periféricas de las ciudades continúa su expansión y las áreas urbanas y suburbanas compiten por el comercio y por el mayor número de desplazamientos. La congestión del tráfico, que no cesa e incluso aumenta (especialmente en los suburbios), obstaculiza la circulación de personas y bienes en muchas ciudades, al tiempo que disminuye la cuota de personas que usan medios de transporte público, que van a pie o que circulan en bicicleta. La compra y el uso de automóviles aumenta, en algunos países, a un ritmo muy acelerado debido a la expansión económica.
- Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de las personas. El transporte es la causa de una gran parte de las emisiones de partículas y gases contaminantes, además de gases de efecto invernadero, contribuyendo de esta manera al calentamiento global, al cambio climático, la lluvia ácida, el ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano. Además, el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en los núcleos urbanos. Las tendencias apuntadas anteriormente se ven reforzadas por el incremento de la inmigración exterior, que está compensando la caída demográfica debida a los bajos índices de natalidad de la mayoría de las sociedades occidentales y que, incluso, está provocando aumentos poblacionales importantes, principalmente en zona de viviendas más asequibles en núcleos del extrarradio urbano, cinturones metropolitanos y ciudades de tamaño medio.

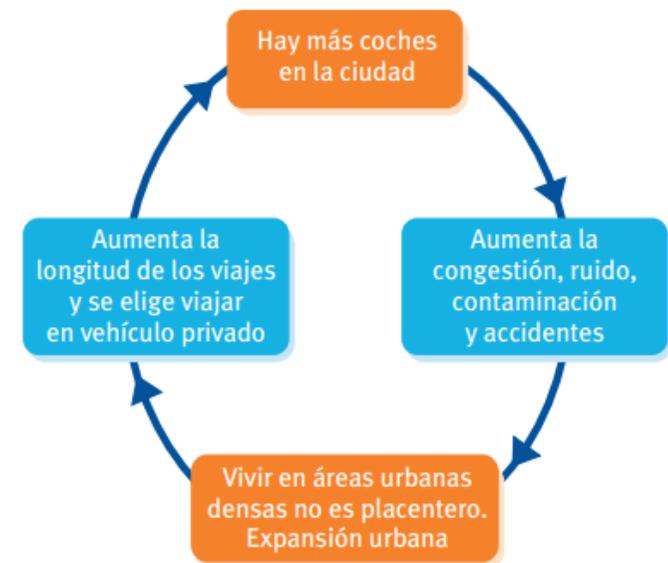


Figura 3: Evolución de la movilidad urbana

Muchas veces el término acompaña a medidas que empujan el modelo de desplazamiento en direcciones opuestas. Para algunos, la movilidad sostenible es mantener las tendencias vigentes, pero buscando tecnologías más eficaces que limiten los impactos medioambientales generados por los vehículos. Esta opción, es imposible en términos de recursos energéticos y materiales.

La interpretación que le damos a la movilidad sostenible consiste en generar una nueva cultura de la movilidad, de cómo valoramos y percibimos los desplazamientos y sus consecuencias ambientales y sociales. Recalcar que nuestras actuaciones se reflejan tanto en el ámbito local (contaminación, ruido, accidentes) como a nivel global (cambio climático, disminución de reservas de energía fósil).

En el caso de la movilidad urbana, esta nueva cultura requiere reformular las políticas directamente vinculadas a la movilidad y también las que establecen los patrones de desplazamiento, como las urbanísticas, infraestructurales y económicas/fiscales. En la nueva cultura de la movilidad, el peatón debe tener un tratamiento preferente, siguiendo la bicicleta y el transporte colectivo; el automóvil tendría así, un papel secundario. Las áreas peatonales tienen la ventaja de la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches, del espacio recuperado a la ciudadanía y al juego de niños. La bicicleta puede ser un aliado del viandante si se orientan sus políticas sin agraviar a las de los viandantes, hay que evitar que estos potenciales aliados se conviertan en adversarios enfocando el cambio en reducir las consecuencias negativas del modelo actual enfocado en el uso masivo del vehículo privado. Y no nos podemos olvidar del transporte colectivo, donde las emisiones contaminantes por viajero transportado son muchísimos menores al vehículo privado, es siempre útil socialmente, pues su rentabilidad si no es económica al menos es del tipo social; quiere decir que es un medio de transporte universal, prácticamente accesible a toda la población.

Hacen falta medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos: caminar, bicicleta y transporte público; y medidas de disuasión y restricción del vehículo privado, esto quiere decir que mientras la administración no ofrezca un servicio de transporte colectivo adecuado, la ciudadanía no dejará el coche.

<p><b>FISCALIDAD, ECONOMÍA Y NORMATIVA</b></p>	<p><b>URBANISMO, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MOVILIDAD</b></p>	<p><b>INFRAESTRUCTURAS PARA EL AUTOMÓVIL</b></p>
<p>Sistema de precios que premien los medios de transporte alternativos al vehículo privado.</p>	<p>Planificar la ciudad y el crecimiento urbano con criterios de reducción del uso de vehículo privado y de accesibilidad.</p>	<p>Evitar la ampliación de la capacidad de las carreteras y de nuevas plazas de aparcamiento en los Cascos Urbanos.</p>
<p><b>ESTÍMULOS PARA EL TRANSPORTE ALTERNATIVO AL AUTOMÓVIL</b></p>	<p><b>DISUASIÓN DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO</b></p>	<p><b>RECUPERACIÓN DE LA CALLE COMO ESPACIO DE CONVIVENCIA</b></p>
<p>Planes para promocionar el uso de la bicicleta y del transporte colectivo.</p>	<p>Medidas para restringir la circulación de automóviles. Implantar políticas de aparcamiento.</p>	<p>Calmado de tráfico. Zonas 30. Calles accesibles para PMR.</p>
	<p><b>CAMBIOS EN LOS HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS EN LA MOVILIDAD</b></p> <p>Caminos Escolares. Planes de Empresas. Participación Ciudadana.</p>	

Figura 4: Movilidad sostenible y nueva cultura de la movilidad

En definitiva, un sistema de transporte sostenible es el que:

- Permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas.
- Resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- Limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

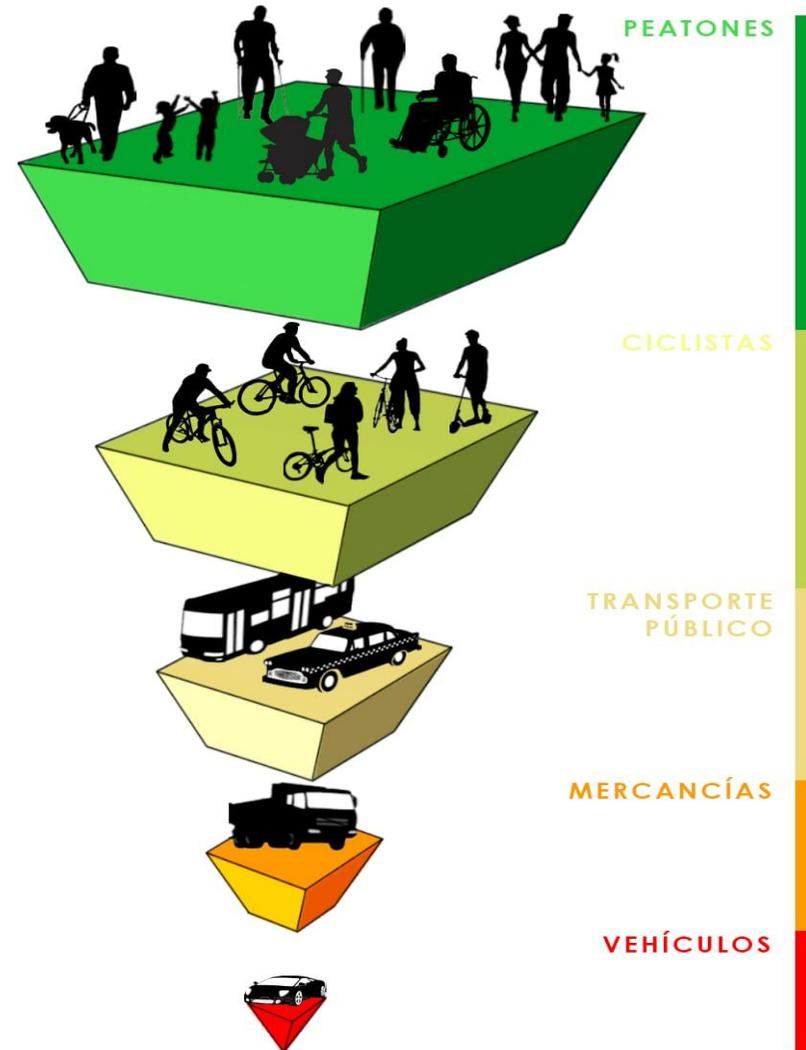


Figura 5: Nueva jerarquía de la movilidad urbana sostenible

## 0.5.- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del Medio Ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado. Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana. La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

A su vez, los planes de movilidad requieren de un equipo de gestión municipal que garantice la participación de los ciudadanos, así como de organizaciones políticas, sociales y empresariales, que preste apoyo y soporte a las acciones estrictamente técnicas y que prepare la normativa necesaria. Igualmente, debe llevarse a cabo una evaluación periódica en base a indicadores predefinidos de los resultados obtenidos con la implantación de las medidas para verificar el cumplimiento de objetivos o, en su defecto, diseñar y aplicar medidas correctoras.

Muchos PMUS confunden información o divulgación con participación. La realización de encuestas no se debe tomar como dentro del proceso de participación, solamente es una simple recogida de información. La participación ciudadana debe ir unida a tres ejes fundamentales que permitan lograr el cambio en el comportamiento hacia la movilidad sostenible: información, sensibilización y concienciación.

- Es necesario mantener un buen nivel de información sobre los objetivos, las medidas a incluir, las ventajas y los inconvenientes en cada decisión.

- La mayoría de las personas está sensibilizada contra el cambio climático, pero solo un porcentaje está concienciado a dejar el coche.
- La concienciación en relación a la movilidad es especialmente complicada. Se trata de modificar formas de desplazamiento para los quehaceres diarios.

Es importante no confundir los PMUS con los planes de circulación al uso, ya que estos últimos evalúan la red viaria desde una perspectiva estrictamente física; es decir, intensidades de tráfico que puede soportar. Además, en los PMUS se incorporan criterios de calidad medioambiental y calidad de vida. Por tanto, es importante señalar que la necesaria visión integradora que debe caracterizar a los PMUS les identifica como verdaderos planes de desarrollo urbano.

Según lo anterior, los planes y nuevos desarrollos urbanísticos de los ayuntamientos deberían contemplar desde su etapa inicial la movilidad asociada que conllevan las distintas actuaciones. Por ejemplo, desde el punto de vista de la movilidad asociada no todos los emplazamientos son válidos para un determinado Centro de Actividad (por ejemplo una superficie comercial, una gran empresa con numerosos empleados, un campus universitario, etc.).

Los planes de movilidad urbana sostenible reportan una serie de beneficios para la ciudad donde se implanta:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.

- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables), así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

El Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento y del Consejo, de 17 de diciembre, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, la subvencionalidad de las inversiones destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

Las prioridades en materia de movilidad sostenible de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo (artículo 102 de fomento de los Planes de Movilidad Sostenible), establece que a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, asume las competencias de la supervisión de la correcta ejecución y desarrollo de los Planes e instrumentos de ordenación de transportes y movilidad, dando las directrices oportunas para la consecución de los objetivos fijados en los mismos y, especialmente para el cumplimiento de los plazos previstos. Asimismo, asume la colaboración y coordinación con aquellos departamentos de la Administración Pública autonómica titulares de competencias relacionadas o vinculadas con las propias de la Consejería.

Con estos antecedentes, la Consejería de Obras Públicas y Transportes pone en marcha un plan plurianual de iniciativas y actuaciones de movilidad que comienzan con la elaboración de una 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias', seguiría con sucesivas convocatorias anuales de ayudas a los Ayuntamientos para elaborar esos planes, y proseguiría con subvenciones anuales a actuaciones de movilidad contempladas en los PMUS, que se han ido elaborando en base a esa Guía Metodológica.

En este contexto, la 'Guía Metodológica para elaborar Planes de Movilidad Sostenibles Urbanos en Canarias' es una herramienta de gran utilidad para lograr metodologías ágiles. La guía hasta ahora existente, confeccionada por el IDAE en 2006, adolecía de muchas cuestiones, por lo que se hacía necesario impulsar la creación de una nueva, acorde con los tiempos y con la actual normativa. La guía que presentamos está en total sintonía con las políticas de la Unión Europea respecto a Movilidad urbana sostenible y se encuentra dentro de la política integral de movilidad sostenible con la que cuenta el Ejecutivo canario.

La ORDEN HFP/888/2017, de 19 de septiembre, modifica la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre, y aprueba las bases para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado para municipios mayores a 20.000 habitantes. Se cofinancian mediante el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020.

Por consiguiente, el Ayuntamiento de Breña Baja pretende acogerse a la convocatoria de la ORDEN de 17 de mayo de 2019 por la que se aprueban las bases y se efectúa la convocatoria para las subvenciones de 2019 a los Ayuntamientos de Canarias para los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Donde tendrá que conseguir un cambio real en la movilidad de la ciudadanía a modos de transporte blandos y una reducción de emisiones de dióxido de carbono.

# MEMORIA JUSTIFICATIVA

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE

## **1.- Memoria justificativa**

### **1.1.- Necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible**

El transporte es un vínculo que conecta a personas, culturas, ciudades, países y continentes. Constituye uno de los pilares esenciales de la sociedad y de la economía moderna. Además, las redes de transporte garantizan el acceso a servicios públicos esenciales, como la salud y la educación, y contribuyen de este modo a mejorar la calidad de vida. Pero nuestro modelo actual de transporte también tiene un inconveniente.

El transporte es un sector que conlleva importantes impactos negativos para el medio ambiente y la salud humana. El transporte está en el origen de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que se generan en la Unión Europea (UE), y provoca contaminación atmosférica, contaminación acústica y fragmentación del hábitat. En concreto, es el único de los principales sectores económicos europeos en el que se ha registrado un incremento de la presencia de los GEI desde 1990, y es también el que contribuye en mayor medida a las emisiones de óxidos de nitrógeno, dañinas para la salud y para el medio ambiente.

Por todo ello, las pautas actuales de movilidad urbana y sus consecuencias, descritas en apartados anteriores, ponen de relieve la necesidad de actuar inmediatamente para paliar sus efectos negativos y tratar de alcanzar un nivel de ciudad sostenible. La implantación de planes de movilidad sostenible es una herramienta para conseguir este objetivo.

La implantación de este PMUS de Breña Baja no solo se centra en reducir las emisiones contaminantes vertidas en el medio ambiente, sino en crear nuevos estilos de vida más saludables en lo que al transporte se refiere, promoviendo un estilo de vida menos motorizado en el que aumente el uso de transporte colectivo, el uso de bicicletas, peatonalizaciones de calles en núcleos poblacionales y otra serie de actuaciones que sigan con esta línea de sostenibilidad.

El PMUS presenta una estrategia a largo plazo destinada a favorecer el desarrollo futuro de la zona urbana y, en este contexto, el desarrollo futuro de los servicios y las infraestructuras de la movilidad y del transporte. Incluye también un plan de entrega para la ejecución de la estrategia a corto plazo, en el que se debe especificar el calendario para la ejecución y hacer una clara distribución de las responsabilidades; el PMUS habrá de identificar igualmente los recursos y la financiación requeridos.

El Plan debe basarse y se basa en una evaluación exhaustiva del rendimiento presente y futuro del sistema de transporte urbano, para lo cual se deberá revisar la situación actual y determinar una base de referencia que permita medir los avances que se realicen en el futuro, así como definir objetivos de rendimiento y de tipo «SMART» (específicos, mensurables, alcanzables, realistas y con plazos concretos) que guíen la implementación del plan.

Un PMUS fomenta un desarrollo equilibrado de todos los modos pertinentes de transporte, al tiempo que favorece un cambio hacia modos más sostenibles. El plan expondrá un conjunto integrado de medidas técnicas, de infraestructuras, basadas en políticas flexibles para mejorar el rendimiento y la rentabilidad con relación a los objetivos específicos y a la finalidad declarada.

Según la "Guía para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible en los municipios canarios", los PMUS deberán abordar normalmente los siguientes asuntos:

- Transporte público.
- Desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Intermodalidad.
- Seguridad vial urbana.
- Transporte por carretera (en movimiento y estacionado).
- Logística urbana.
- Gestión de la movilidad.
- Sistemas de transporte inteligentes.

La elaboración y la implementación de un PMUS presentan un enfoque integrado con un alto grado de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes niveles de gobierno y autoridades pertinentes. Para facilitar este proceso, se deberán poner en funcionamiento las estructuras y los procedimientos adecuados. Un PMUS ofrece un enfoque transparente y participativo. La autoridad local encargada de la planificación deberá implicar a los agentes pertinentes (ciudadanos, representantes de la sociedad civil y agentes económicos) en el desarrollo y la ejecución del plan desde el inicio y durante todo el proceso, para garantizar un elevado nivel de aceptación y apoyo.

La ejecución del PMUS deberá someterse a un seguimiento exhaustivo. Los avances hacia el fin y los objetivos específicos del plan y la consecución de sus metas deberán evaluarse de forma periódica sobre la base de los indicadores seleccionados. Habrán de emprenderse las acciones adecuadas para garantizar que se accede a tiempo a las estadísticas y a los datos pertinentes. Un informe de seguimiento deberá facilitar la base para la revisión de la ejecución del PMUS. Las autoridades locales encargadas de la planificación deberán contar con mecanismos para garantizar la calidad y validar el cumplimiento por parte del PMUS de los requisitos definidos en el propio concepto del PMUS.

Dentro de la estrategia de desarrollo de Canarias se establecerá como objetivo global la promoción del desarrollo sostenible de la Comunidad Autónoma procurando la consolidación de una economía competitiva y de pleno empleo que, siendo respetuosa con el medio ambiente y los valores naturales del territorio insular, permita aumentar la cohesión social y territorial del archipiélago, la calidad de vida de sus ciudadanos y la convergencia real con la Unión Europea, para lo cual se definirán una serie de objetivos entre los que figuran la mejora de la aplicación de las renovables a la movilidad y la integración de la perspectiva medioambiental en todas las actuaciones relacionadas con la movilidad con la finalidad de contribuir al crecimiento sostenible.

La movilidad sostenible en Canarias es un asunto de primer orden que comporta uno de los ejes estratégicos que el Gobierno de Canarias pretende impulsar, para ello apostamos por un Pacto por la Movilidad Sostenible en Canarias con principios asumidos por todos los actores sociales. Para el Gobierno de Canarias, los PMUS tienen el objetivo de crear un cambio hacia modos de transporte más limpios y sostenibles. Para lograrlo, se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

El contenido de PMUS incluirá, como mínimo, los siguientes apartados:

0. Introducción.
1. Memoria Justificativa.
2. Objetivos Generales.
3. Antecedentes.
4. Análisis Socioeconómico.
5. Análisis Sociológico.
6. Análisis y diagnóstico por sectores de la movilidad en el municipio
- 7- Plan de actuación.
8. Aforos de Tráfico y Ahorro de Emisiones
9. Difusión, Seguimiento e Indicadores.
10. Presupuesto.

## **1.2.- Metodología de desarrollo del PMUS**

El esquema de trabajo para la implantación de este PMUS consta de un conjunto de etapas en las que se imbrican los estudios técnicos con la toma de decisiones por parte de los decisores políticos, convirtiendo el avance del PMUS en un proceso iterativo, de ida y vuelta entre los grupos de trabajo municipales, estructurado en las siguientes fases y etapas:

- Fase I: ORGANIZACIÓN Y ARRANQUE DEL PROCESO
  - Etapa 1: Promoción de la iniciativa
  - Etapa 2: Establecimiento del plan de trabajo
  - Etapa 3: Presentar la decisión de realizar un PMUS y sus características
  
- Fase II: PREDIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS GENERALES
  - Etapa 4: Prediagnóstico
  - Etapa 5: Esbozo de objetivos generales
  
- Fase III: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
  - Etapa 6: Recogida de Datos
  - Etapa 7: Análisis y Diagnóstico
  
- Fase IV: ELABORACIÓN DEL PLAN
  - Etapa 8: Definición de objetivos específicos
  - Etapa 9: Selección de medidas
  - Etapa 10: Definición de indicadores

- Etapa 11: Definición de escenarios
- Etapa 12: Definición de la estrategia del PMUS
- Etapa 13: Redacción del Plan
- Etapa 14: Búsqueda de financiación
- Fase V: PUESTA EN PRÁCTICA
  - Etapa 15: Participación pública
  - Etapa 16: Puesta en marcha del Plan de Acción
- Fase VI: SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS
  - Etapa 17: Seguimiento
  - Etapa 18: Evaluación
  - Etapa 19: Medidas correctoras

La dificultad de un PMUS no reside sólo en el diseño de medidas y técnicas necesarias para la consecución de los objetivos del mismo sino, sobre todo, en modificar las pautas de comportamiento, para lo cual no basta con modificar la oferta de transportes. Es necesario convencer a los ciudadanos de los altos costes económicos, sociales y medioambientales de los modos individuales de transporte, y mostrarles la eficiencia de otras formas alternativas de movilidad. Para ello, la participación pública se convierte en un actor esencial para la eficacia y consolidación de resultados del PMUS.

### 1.3.- Peticionario

El Ayuntamiento de Breña Baja es la institución que lidera la elaboración del 'PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE BREÑA BAJA (PMUS BREÑA BAJA)'.

El Ayuntamiento busca con este Plan que no se centre el análisis en una única forma de transporte, sino en las diversas alternativas factibles, buscando siempre privilegiar a los ciudadanos y al medio ambiente, razón por la cual se da un fuerte impulso a los sistemas no motorizados, calidad ambiental y ahorro energético.

### 1.4.- Equipo redactor

La elaboración del 'PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE BREÑA BAJA, ha sido posible gracias al trabajo y colaboración de un equipo técnico multidisciplinar junto con *Electromovilidad Canarias – Movilidad Sostenible*, respaldado por la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL, con la contribución de la oficina técnica municipal del Ayuntamiento, de la participación de los colectivos vecinales, comerciales y escolares; donde se ha conseguido estructurar el presente documento.

El proyecto ha sido promovido por el Ayuntamiento de Breña Baja, a la cabeza del cual se encuentra el Alcalde D. Borja Pérez Sicilia. El equipo técnico de *Electromovilidad Canarias – Movilidad Sostenible* respaldado por la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL que ha participado activamente en la realización del presente Plan ha sido:

- Miguel Peñate Suárez (Ingeniero de Telecomunicaciones – Coordinador General PMUS).
- Pablo Oromí Fragoso (Ingeniero Técnico de OOPP – Coordinador PMUS).
- Irene Caro Ortega (Ingeniera Técnica de OOPP Transportes – Coordinadora PMUS).

- Pedro Josafat Brito Castro (Ingeniero Civil Transportes – Redactor PMUS).
- Cristina Barboza Baldó (Socióloga – Estudios de Opinión PMUS).
- Rita Hernández de la Guardia (Coordinación y Administración PMUS).
- Cynthia Hernández Farías (Ingeniera de Energías Renovables – Redactora PMUS).
- Alba Fernández Armas (Ingeniera Civil Construcciones Civiles – Redactora PMUS).
- Cinthya Domínguez Acosta (Ingeniera Civil Transportes – Redactora PMUS).
- Daniel Rocha Cruz (Ingeniero Eléctrico – Redactor PMUS).

### **1.5.- Actuaciones elegibles**

Las actuaciones elegibles serán aquellas que se deriven de un PMUS o Plan Director específico que evalúe la reducción de emisiones y los ahorros energéticos, que podrán ser con carácter orientativo y no limitativo, son las siguientes:

- a) Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal:
  - i. Peatonalizaciones.
  - ii. Restricciones de tráfico.
  - iii. Eliminación de barreras y mejora de la accesibilidad.

b) Implantación de Plan Director de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada:

- i. Diseño de itinerarios seguros para el uso de la bici por el entramado urbano.
- ii. Ciclabilidad de calles. Limitación de la velocidad del tráfico motorizado.
- iii. Carriles bici.
- iv. Red de aparcamientos seguros para la bici: principalmente en colegios y edificios públicos.
- v. Adecuación de ordenanzas municipales para la promoción de la bici.
- vi. Formación para el uso de la bici en convivencia con el tráfico motorizado y el peatón.

vii. Sistema público de alquiler de bicicleta. Incluidos anclajes, software, bicis, etc, siempre y cuando sea la Entidad Local la que afronte el gasto de la puesta en marcha del sistema.

c) Camino Escolar:

- i. Promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

d) Nueva Política de Aparcamientos:

- i. Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano.
- ii. Establecimiento de zonas de aparcamiento regulado.
- iii. Regulación de la carga y descarga

e) Transporte Público:

- i. Implantación de lanzaderas a polígonos, nodos de transporte y áreas de actividad.
- ii. Información dinámica en paradas.
- iii. Introducción de vehículos con tecnologías o combustibles alternativos para transporte público colectivo.
- iv. Consideración de la movilidad alternativa en las licitaciones públicas de compra de vehículos para transporte público o municipal.

f) Promoción del Uso Compartido del Coche:

- i. Habilitar plataforma para el coche compartido por los ciudadanos.

g) Reordenación y Diseño Urbano:

- i. Actuaciones de calmado de tráfico.
- ii. Nuevos diseños y ordenación del viario público.
- iii. Establecimiento de Áreas de Prioridad Residencial.
- iv. Desviación del tráfico motorizado de paso.
- v. Elaboración de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con criterios de movilidad generada y movilidad sostenible.

vi. Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales.

h) Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales y la compra de vehículos alternativos para uso público y colectivo.

i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.

j) Otras actuaciones.

Serán gastos subvencionables todos los gastos que, de manera inequívoca, deriven de la redacción del PMUS y/o la actualización de los existentes, acorde a la metodología descrita en la 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias', y que se materialicen o lo hayan sido, en el período comprendido entre enero de 2017 y la fecha de justificación de la subvención.

## 1.6.- Planes sectoriales

Según la 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias' estas actuaciones elegibles estarán englobadas en los siguientes Planes Sectoriales contenidos en un PMUS:

1) Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria: Propuestas para corregir deficiencias existentes en determinados puntos críticos del municipio, en particular respecto a: intersecciones inadecuadas, tramos o elementos mal diseñados o dimensionados, conservación de la pavimentación, reductores de velocidad, problemas de iluminación y/o señalización.

2) Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento: Oferta municipal de aparcamiento, proyección de áreas nuevas para disminuir el tráfico en busca de plazas de aparcamiento.

3) Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público: Mejorar las frecuencias del servicio en determinadas líneas con problemas. Proyectar la información dinámica de paradas. Contemplar la accesibilidad de personas con movilidad reducida al transporte público.

4) Plan Sectorial de Movilidad Peatonal: Mejorar los problemas de seguridad, el mantenimiento, y la señalética, de los itinerarios peatonales principales más concurridos.

5) Plan Sectorial de Movilidad Escolar: Proyección de itinerarios e infraestructuras de camino escolar. Programar desde la Oficina de Movilidad la promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

6) Plan Sectorial de Movilidad Ciclista: Proyección de itinerarios e infraestructuras de carril bici, sendas ciclistas, circuitos rurales, que una los barrios, que conecte unas zonas con otras en el municipio, que conecte áreas residenciales con áreas comerciales, zonas hoteleras con zonas de playa. Programar desde la Oficina de Movilidad la promoción de la movilidad en bicicleta en el municipio. Red de puntos de alquiler de bicicletas eléctricas.

7) Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución de Mercancías: Proyectar las áreas y zonas de aparcamientos específicos para vehículos pesados de forma que esté regulado el despacho de mercancías y servicios.

8) Plan Sectorial de Mejoras de Integración de la Movilidad Sostenible en las Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano: Proyectar nuevas áreas de peatonalización en el municipio y espacios públicos que estimulen la movilidad peatonal y ciclista, que eviten la dependencia del automóvil.

9) Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético: Proyectar mejoras para disminuir ruidos y congestión diaria, debido a la movilidad de vehículos, en zonas conflictivas del municipio. Proponer soluciones que disminuyan la intrusión visual de los automóviles de forma habitual.

10) Plan Sectorial de Accesibilidad en Centros Atractores de Viaje: Proyectar como mejorar la accesibilidad en espacios, edificios y servicios públicos, y en centros atractores de viajes de residentes y turistas.

11) Plan Sectorial de Seguridad Vial: Proyectar como mejorar los problemas de tráfico en los puntos conflictivos del municipio, atendiendo a la iluminación, alternativas en horas punta, así como el riesgo de determinados accidentes.

12) Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad: Proyectar las medidas que se van a aplicar en el municipio para dificultar o reducir el uso del automóvil.

13) Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad: Programar las actuaciones y responsabilidades que se van a gestionar anualmente desde la Oficina de movilidad.

14) Plan Sectorial de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos: Proyectar en el municipio una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos, en sus distintas modalidades de fuentes de alimentación energética.

15) Plan Sectorial de Fomento del Vehículo Eléctrico: Programar la nueva política municipal de fomento del vehículo eléctrico privado: facilidades de acceso a zonas limitadas, facilidad de aparcamientos en áreas urbanas céntricas, exención de impuestos municipales, etc.

16) Plan Sectorial Smart Mobility: Sentar las bases para ofertar actuaciones de movilidad que ofrezcan servicios de Smart Mobility en el municipio, que ofrezcan soluciones de movilidad a residentes y turistas.

# OBJETIVOS DEL PLAN

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE

## **2.- Objetivos del plan**

### **2.1.- Objetivos generales**

El objetivo general del PMUS de Breña Baja es el de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida. Por ende, lo que se busca es:

- OG1: Promover un cambio real en el reparto modal hacia modos no motorizados y en el transporte público.
- OG2: Mejorar en la salud, la calidad de vida, en la reducción de costes destinados a la movilidad de la población y en la siniestralidad viaria.
- OG3: Mejora del medioambiente municipal y comarcal. Reduciendo las emisiones de CO2.
- OG4: Mejora en la gestión económica de los recursos destinados a la movilidad.

Al mismo tiempo, el desarrollo y la implementación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe ser visto como una parte adicional de la planificación del transporte, sino que se debe considerar como adecuado cumplimiento y debe basarse en los planes y procesos actuales.

PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE TRADICIONAL	PLANIFICACIÓN DE PMUS
01_ Centrado en el tráfico.	01_ Centrado en personas.
02_ Objetivos principales: flujo del tráfico y velocidad.	02_ Objetivos principales: accesibilidad, calidad de vida, sostenibilidad, viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental.
03_ Centrado en un medio de transporte modal.	03_ El desarrollo equilibrado del desplazamiento, con medios de transporte menos contaminantes y más sostenibles.
04_ Centrado en la infraestructura.	04_ Elaborar un conjunto de acciones para lograr soluciones rentables.
05_ Documento de Planificación Sectorial.	05_ Documento de Planificación Sectorial coherente y complementario a las áreas políticas relacionadas.
06_ Planes a corto y medio plazo.	06_ Planes a corto y medio plazo, junto con la visión y estrategia a largo plazo.
07_ Relacionado con áreas administrativas.	07_ Relacionado con un área funcional basada en el <i>travel to work</i> .
08_ Dominado por Ingenieros/as de Tráfico.	08_ Dominado por equipos de planificación interdisciplinares.
09_ Planificado por los/las expertos/as.	09_ Planificación con la participación de las partes interesadas, desde un enfoque transparente y participativo.
10_ Evaluación sobre la limitación del impacto.	10_ Proceso de seguimiento y evaluación de los impactos, con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado.

Por último, cabe destacar que la planificación para el futuro del municipio de Breña Baja debe tomar a los ciudadanos como el centro, ciudadanos como viajeros, como personas de negocios, como consumidores, cualquier papel que estos puedan adoptar, deben ser parte de la solución: por ello la preparación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa 'Planificación para la gente'.

## 2.2.- Objetivos específicos

Para conseguir un cambio modal real de desplazamiento hacia pautas más sostenibles en la población del municipio de Breña Baja, se identifican los siguientes objetivos específicos:

- OE1\_ Breña Baja como municipio referente en Movilidad Sostenible y Turismo Inteligente de la isla.
- OE2\_ Resolver el problema del aparcamiento mediante la regulación del estacionamiento en vía por medio de sistemas rotativos, planes de transporte al trabajo para los principales atractores de vehículos, y bolsas de aparcamiento disuasorio.
- OE3\_ Potenciar el transporte público mediante la mejora en las frecuencias, rutas y plataformas reservadas para guaguas y taxis. Optimizar las dimensiones y consumos de las guaguas y habilitar el Sistema de Información Dinámica en las paradas de guaguas.
- OE4\_ Aumento de calles peatonales y de itinerarios peatonales seguros con la creación y expansión de una Zona de Bajas Emisiones. Implementación de accesos peatonales mecanizados cuando haya bastante diferencia de cota. Mejoras en la accesibilidad para PMR con rebajes de aceras. (Accesibilidad Universal).
- OE5\_ Fomento de la movilidad escolar a pie y en bicicleta mediante restricciones al tráfico, jornadas y talleres de movilidad. Habilitar el estacionamiento reservado KISS+RIDE en las calles aledañas a los colegios.

- OE6\_ Diseño de rutas ciclistas que conecten centros generadores y atractores de viaje. Red de aparcamientos de bicicletas públicas (SBP) alimentadas por energías renovables.
- OE7\_ Habilitar zonas de carga y descarga de mercancías que no sean en el Casco Urbano y fomentar la distribución de pequeñas mercancías mediante servicios de electromovilidad de última milla.
- OE8\_ Creación de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten con las paradas de guaguas, aparcamientos de bicicletas y bolsas de aparcamiento, entre otros. Fomentar la intermodalidad sostenible.
- OE1\_ Redefinir la estructura de la red viaria, implementando más calles monomodales peatonales y Zonas 30. Ya que es un municipio favorable para potenciar los medios blandos.
- O5\_ Jornadas y Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.

